Cena numeru **20** groszy

LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

PISMO DLA WSZYSTKICH POŚWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO

Przedpłata:	Wydawca: Związek Lotników Polskich.	Cena ogłoszeń:
kwartalnie . . . . 1,25 zł z przesyłką poczt. w kraju . 1,50 zł zagranicą . . . . 1,80 zł Wychodzi 1 i 15. każdego miesiąca	Redaktor: Pilot B. Ostrowski. Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Sieroca nr. 2. Telefon 36 75. Adres telegr.: Lotnik. Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.	1 strona 150 zł 1/2 strony 75 zł 1/3 strony 60 zł 1/4 strony 40 zł 1/8 strony 30 zł 1/16 strony 25 zł w tekście i na okładce 50% drożej

RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 205183.

Komitet redakcyjny: Inż. pilot M. Bohatyreff, Dr. pilot Z. Dalski, Red. Z. Marynowski, Inż. Gustaw Mokrzycki, Inż. Piotr Tułacz, por.-pilot Wawrzyniak Czesław Prezes Z. L. P., Inż. W. Zalewski.

Nr. 16. | Poznań, dnia 1 grudnia 1924. | Rok I.

Komunikacja z Paryża do Moskwy.



Fotografja płatowca pasażerskiego „Coudron", którego opis umieściliśmy w poprzednim numerze „Lotnika". Płatowiec ten przybył do Warszawy dnia 5. XI. br. z 8 pasażerami, 2 pilotami i mechanikiem. Wyposażony jest w 2 silniki Louraine-Dietrich 450 M. K. i 2 silniki Salmson po 220 M. K. Samolot ten wyleciał dnia 7. listopada br. do Moskwy via Wilno, aby zbadać warunki ewentualnej komunikacji.

Główne podstawy rozwoju lotnictwa polskiego.

VII.

Jeżeli jeszcze dwa lata temu na łamach pism fachowych i codziennych spotykaliśmy wyłącznie nawoływania do zrozumienia przez społeczeństwo potrzeby istnienia lotnictwa u nas, to w dobie obecnej byłoby śmiesznem podnosić nawet tę kwestję.

Społeczeństwo nasze, choć i mające dużo wad doby powojennej, jednak pod względem zrozumienia „służby społecznej“ jest bez zarzutu. Bądź co bądź przeżywamy czas krytyczny. Ozdrowienie radykalne skarbu zmusza społeczeństwo do ciężkich ofiar pieniężnych, a jednakże... ofiary na lotnictwo płyną, fundusze wzrastają do poważnych rozmiarów, liczne „Koła“ i „Komitety“ stoją przed pytaniem — co robić z tymi pieniędzmi. Jaki nadać kierunek pracy „wykonawczej“ i realizowaniu tych dobrych chęci, które ze wszystkich warstw społeczeństwa się wyłaniają. W tym wypadku właśnie spotykamy nieco nie właściwe, pod względem fachowym, rozwiązanie zadania.

Już kilkakrotnie podnosiliśmy na łamach naszego pisma szereg głównych zasad, którymi powinniśmy się kierować przy pracy nad budowaniem lotnictwa polskiego, a wszędzie decydującym motywem była **ścisła współpraca społeczeństwa z czynnikami fachowymi.**

Niestety dotychczas, jeżeli ktoś stosował się do tej zasady, to był to wypadek wyjątkowy. Doświadczenie nas uczy, że z powodów powyższych wytwarza się niepotrzebna niechęć i niedowierzenie szerszego ogółu do poczynań instytucji o szlachetnym celu i niezmiernem znaczeniu dla wzrostu, siły obronnej w kraju.

Następuje właśnie nadzwyczaj ważny moment w życiu Ligi Obrony Powietrznej Państwa — realizacja celów, dążeń i wprowadzenie w czyn pięknych i wzniosłych haseł. Minął tydzień lotniczy i bez wątpienia obywatel polski niejeden grosz złożył na fundusz obrony narodowej i właśnie w momencie, kiedy te fundusze muszą przyczynić się do założenia pewnych poważnych kamieni fundamentalnych pod przyszły gmach potęgi powietrznej, pozwolimy sobie i my podać swój skromny głos.

Kilkakrotnie, czytając rezolucje zebrań ogólnych licznych kół L. O. P. P. zwracaliśmy uwagę na jedną i tą samą treść uchwał: „zakupić dla Państwa 1 płatowiec bojowy“ lub „zakupić eskadrę bojową“. Nie wątpimy nigdy w najszlachetniejsze pobudki tych zebrań, ale pozwolimy sobie wątpić w skuteczność tego rodzaju poczynań. Wyobraźmy sobie, że wszystkie koła L. O. P. P. zakupią jednorazowo 100 płatowców bojowych. Koszt tych maszyn bez zaopatrzenia i uzbrojenia wyniesie 2 500 000 do 3 000 000 złotych.

Suma, jak widzimy, jest olbrzymia. Czy rzeczywiście te 100 płatowców, które wchodziłyby do jednostek wojskowych stopniowo, wzmocniłyby poważnie siłę bojową lotnictwa? Bardzo wątpimy. W każdym bądź razie przez pierwszy rok wyszłyby z użytku i cała ofiarna praca społeczeństwa zginęłaby bez śladu. Natomiast zadanie L. O. P. P. polega na wzmocnieniu lotnictwa, nadaniu mu siły swoistej i możliwości stawienia czoła potęgom powietrznym ewentualnych wrogów. Naszym zdaniem, może Liga osięgnąć cele powyższe, idąc w kierunku zaspokojenia potrzeb **rzeczywistych** lotnictwa naszego, a mianowicie: 1) fundując aparaty szkolne, 2) urządzając doroczne międzynarodowe loty okrężne i wyznaczając wysokie i zaszczytne nagrody dla uczęstników, 3) ustalając poważne nagrody dla konstruktorów i pilotów aparatów typu polskiego, 4) organizując młodzież, 5) stwarzając instytut aerodynamiczny na skalę europejską, 6) stwarzajac Bank Lotnictwa, w którym skupiałyby się fundusze Ligi i który mógłby finansować wszystkie poważne przedsięwzięcia.

Tak my rozumiemy pracę Ligi. Jesteśmy bardzo dalecy od chęci bezpodstawnej krytyki, wyrażamy tylko pogląd człowieka stojącego bardzo blizko życia lotnictwa polskiego, który widzi i odczuwa jego dążenia i bolączki. Wiemy, że wszyscy stojący na czele organizacji społecznej pracują w najlepszej wierze i chęci i nie wezmą za złe naszej uwagi. Brak właśnie wyszczególnionych powyżej instytucji hamuje najwięcej rozwój lotnictwa polskiego. Zachód musimy dopędzić. Pamiętajmy zawsze, że siła lotnictwa leży nietylko w znaczeniu militarnem, ale i ogólno-kulturalnem, a jesteśmy przecież państwem europejskiem.

Inż. pilot Michał Bohatyreff.

Rys historyczny rozwiązania problemu latania środkami technicznemi.

II.

Historja właściwego lotu ślizgowego zaczyna się od francuzów Le Bris i Mouillard'a, którzy miarę i formę wzięli z ptaków zwanych Albatros (rodzaj mew). Na szerszą drogę rozwoju pchnął go właściwie Lilienthal. Obliczył on, że człowiek nie może zdobyć się na siłę potrzebną do lotu skrzydłowego i dlatego postanowił, budując ślizgowce własnego pomysłu, wykorzystać siłę ludzką jedynie do regulacji płaszczyzn w powietrzu, by móc odpowiednio wyzyskać prądy powietrzne. Pierwszy aparat zbudował o podwójnych nad sobą leżących płaszczyznach o rozpiętości 5 i $^1/_2$ m., a o powierzchni 9 m. Kierował on płatowcem przenosząc odpowiednio ciężar ciała; n. p. lądował przechylając ciało ku tyłowi i osiągał przez to wielki kąt natarcia na płaszczyznę. Człowiek ten był bez wątpienia jednym z największych pionierów lotu. Dokonał całego szeregu studjów i około 100 wzlotów. Niestety na następnym typie płatowca, z powodu niewytrzymałości materjału, uległ katastrofie przy pierwszym locie próbnym. W Ameryce próbował Chanute ulepszyć typ Lilienthala przez dodanie mu automatycznej stateczności, lecz nie osiągnął pozytywnych rezultatów. Pilcher w Anglji

miał myśl wbudować w ślizgowiec silnik, pozostał jednak tylko przy planach.

Na tych podstawach zbudowali w roku 1900 bracia Orville i Wilbur Wright w stanie Ohio w Ameryce ślizgowiec. Rok rocznie ulepszali swój ślizgowiec, który był dwupłaszczyznowcem i miał formę skrzynkową, prostokątną. Płaszczyzny miały 6 i ½ m. długiści i 2 m. szerokości. Po dokonaniu wielu prób wybudowali bracia Wright w roku 1902/3 ślizgowiec ściśle obliczony, i co najważniejsze pędzony za pomocą silnika spalinowego. Płatowiec ten zbudowany został na tych samych zasadach co ślizgowce; obie płaszczyzny nośne wynoszą 2 m. szerokości i 12 m. długości oraz są nieco sklepione. Stosunek sklepienia przedstawia się 1 : 19. Podwójny ster wysokościowy znajduje się na przodzie, para sterów bocznych z tyłu.

Pierwsza próba takim samolotem dnia 17 grudnia w r. 1903 wypadła odrazu znakomicie, gdyż wzniósłszy się w górę przelecieli 260 m. w 59 sek.

W następnym roku 1904 urządzając systematycznie wzloty, osiągnęli oni wprawę i biegłość w kierowaniu aparatem a wyzyskując doświadczenie dotychczasowej pracy ulepszali stopniowo swój samolot. Między wielu dokonanemi wzlotami zatoczyli w locie 20 września pełne koło, a w listopadzie przelecieli już przestrzeń 4 km. Zwiększając stopniowo w każdym locie prędkość aparatu, doprowadzili ją w roku 1905 do 1 kilometra na minutę, przelatując we wrześniu przestrzeń 18 km. w 18 min., zaś w październiku 38,9 km. w 38 min. i 3 sek.

Chociaż pracę i trud braci Wright'ów uwieńczyły wyniki dodatnie, jednakowoż nikt na całym świecie nie chciał uwierzyć wiadomościom nadchodzącym z Ameryki, iżby tym dzielnym pionierom udało się wykonać dłuższy lot wolny. Należy przyznać braciom Wright wybitną zdolność i podziwiać ich odwagę. Im to należy się sława pierwszych bohaterów, którzy w rzeczywistości wykonali aerodynamiczy wolny i dłuższy lot. Oni więc są pierwszymi, którzy w rzeczywistości latali.

Zatem o praktycznem rozwiązaniu problemu latania aerodynamicznie, możemy mówić dopiero po dokonanych lotach przez braci Wright'ów i od tego czasu datuje się zasadniczo wynalezienie samolotu płatowego. Samolot nie jest jednak w zwykłem znaczeniu tego słowa „wynalazkiem", lecz tylko ogniwem łańcucha i owocem ciągłej stopniowej, oraz doskonalszej twórczości i pracy umysłowej wielu badaczy.

Każdy z poprzedników dołożył niejako kamień do budowy, a ostatni przypadł braciom Wright'om.

Szybko z dnia na dzień rosły postępy braci Wright'ów zyskując we Francji, Ameryce, Włoszech i Niemczech wielu uczniów i zamówienia na dostawę aparatów lotniczych.

Na uwagę zasługuje nadzwyczajny sposób wznoszenia się czyli startowania tym samolotem, który był możliwym tylko z miejsca odpowiednio urządzonego.

Mianowicie tarcie wywołane płozami o ziemię było tak znaczne, że siła napędowa śmigieł nie wystarczała do nadania samolotowi prędkości potrzebnej do wzniesienia się. Przeto układano aparat na 21 m. długiej szynie drewnianej, na wózku o kółeczkach, który wprawiano w ruch przez opuszczenie wielkiego ciężaru pociągającego linewką wózek wraz z samolotem. Otrzymana prędkość na końcu szyny była tak wielką, że aparat przy odpowiednio ustawionym sterze zesuwał się z wózka, unosząc się stopniowo do góry.

Niedogodność tę usunięto zaopatrzywszy płozy aparatu w kółka. Również i ster wysokości przenieśli Wrightowie w tył, umieszczając go za sterem kierunkowym.

Dwupłatowiec braci Wrightów należy więc do pierwszych płatowców zaopatrzonych w silnik spalinowy, którym zdołano wykonać pierwszy rzeczywisty lot.

Podczas, gdy w Ameryce budowano już aparaty lotnicze zaopatrzone w silniki spalinowe, w Europie zajmowano się jeszcze nadal lotem ślizgowym, budując różne ślizgowce płatowe jak Welsa i innych.

Rzuciwszy okiem na historję rozwoju lotnictwa i maszyny do latania, zaraz zauważymy, iż problem ten po długoletniej pracy wielu zasłużonych badaczy, którzy nawet i życie swoje idei lotnictwa poświęcili, udało się rozwiązać dopiero w grudniu 1903 r. braciom Wright'om. W rozwiązaniu jednak tego problemu brali udział wszyscy inni współpracownicy na tem polu, bo jak już wiemy urzeczywistnienie latania i zbudowanie maszyny nie jest wynalazkiem jednego, ale owocem mozolnej i długoletniej pracy wielu zasłużonych pionierów lotnictwa. Każdy z nich przyczynił się do stworzenia całości, dokładając kamyk do budowy.

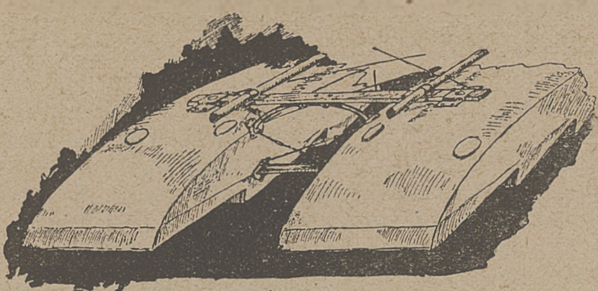
Zatem z dniem 1 grudnia r. 1903 t. j. z chwilą, kiedy Wright'om w Ameryce udało się wykonać pierwszy wolny lot, cieższą od powietrza maszyną do latania, kończą się zasadnicze doświadczenia nad rozwiązaniem zagadnienia latania.

Historja rozwoju maszyny do latania, albo płatowca i jego techniki rozpoczyna się właściwie w r. 1906 kiedy i w Europie, po wykonaniu pierwszych skoków we Francji przez Santos-Dumont'a i kapt. Ferbera udowodniono możliwość latania, kiedy w następnym roku Farman zatoczył w powietrzu pełne koło, a z początkiem następnego roku przeleciał przestrzeń 1 kilometrową, zwiększając ją wkrótce o 40 km. Kiedy maszyną lotniczą przeleciano z miasta do miasta, kiedy ostatecznie widziano triumfujących Wright'ów, z tą chwilą poczęto wierzyć w rzeczywistość istnienia maszyny latającej.

Wszystkie dotychczasowe doświadczenia zdążały do tego, by unieść w powietrze maszynę cięższą od niego. W tem leży zasługa braci O. i W. Wright'ów, Farmana, Bleriota, Santos Dumonta i innych.

Z tą chwilą rozpoczyna się drugi okres w rozwoju maszyny do latania, rozwój płatowca wyposażonego w silnik spalinowy. **M. Szczudłowski,** kpt.-pil.

Polski ślizgowiec wodny.

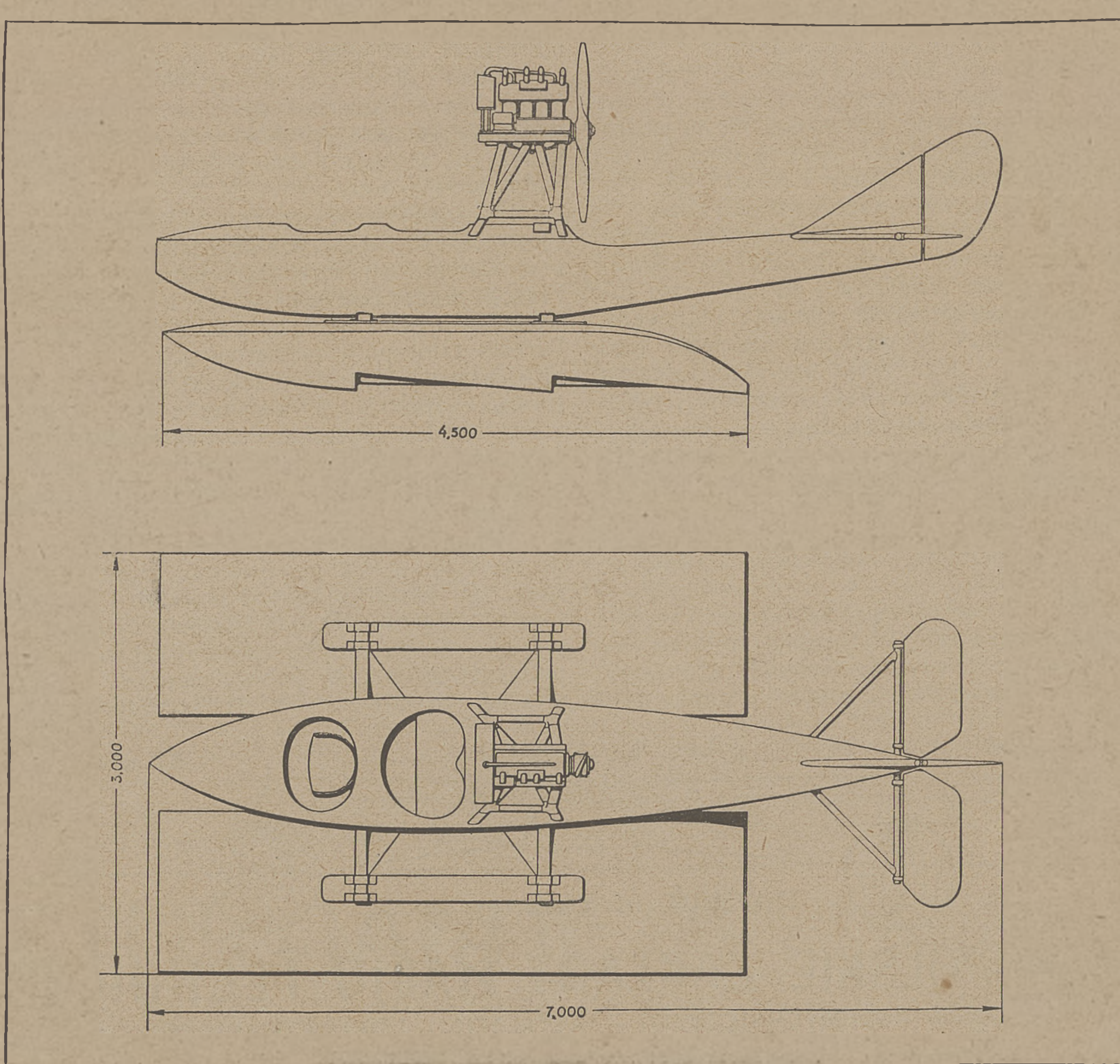


Sposób połączenia pływaków.

W fabryce założonej przez Związek Lotników Polskich w Ławicy pod Poznaniem został zbudowany, jak już „Lotnik“ doniósł, ślizgowiec wodny doświadczalny, typ MB_3. Ażeby osiągnąć jak najlepsze wyniki dla doświadczeń, konstruktor ślizgowca inż. Michał Bohatyrew nie połączył pływaków organicznie ani z kadłubem, ani z grupą silnika. Stosownie do zapowiedzi podajemy bliższe dane ślzgowca MB_3, oraz rysunki odtwarzające umocowanie pływaków, widok z góry i z boku.

Siła nośna każdego pływaka wynosi 500 kg. Waga 100 kg. Grubość dna 6 mm, boków 3 mm, górnego przykrycia $1\frac{1}{2}$ mm. Konstrukcję wewnętrzną tworzy kratownica przestrzenna z listewek jesionowych 20 i 30 mm, która wykazała nadzwyczajną wytrzymałość. Kadłub typu płatowcowego. Kierowanie sterem powietrznym. Silnik (Argus 80 HP) chłodzony wodą (wszystkie pokolenia lotników z Ławicy pamiętają ten grat ze słonia przyp. Red.) ustawiony na prężniku z profilowych rur stalowych. Śmigło wykonane przez Dyr. Kwaśniewskiego na podstawie obliczeń i rysunków inż. Bohatyrewa.

Szybkość 50 km./godz., której praktycznie nie osiągnięto z powodu wadliwego działania silnika (zresztą nic dziwnego). Zanurzenie w spokoju (z pięcioma pasażerami) 10 cm, w biegu 5 cm.



B. O.

Jakie my jednak piękne myśli potrafimy rozgłaszać, by z czasem o nich najzupełniej zapomnieć!

Nie pamiętam już dokładnie kiedy, ale było to zdaje się w 1922 r. usłyszałem w rozkazie wojskowym tak piękne zdanie, że poprostu zapisałem je sobie w notesie. Oto ono: „Chcąc stworzyć silne lotnictwo, tę broń przyszłości, potrzeba dostarczyć mu ludzi zdolnych i chętnych do pracy, których nie zrażą żadne trudy ani niebezpieczeństwa, ludzi zdolnych do czynu i poświęcenia dla idei. Rząd uznając powyższe, rozporządzeniem Rady Ministrów uchwalił na mój wniosek niżej wymienione dodatki w przekonaniu, że grono oficerów polskich i cała młodzież ochotnie stanie w szeregi lotnicze". — Piękne! — Prawda? — Ba! kiedy zawsze bywają potem jakieś ale.

Myśl powyższa nie jest i nie była wynalazkiem polskim. Tak samo zapatrywały się Rady Ministrów zagranicy na rozwój lotnictwa, chociaż — powiedzmy sobie otwarcie — my musimy jeszcze intensywniej pracować, by dogonić to, czego my jeszcze nie mamy. o czem marzyć ledwie nam wolno, a co na zachodzie jest przestarzałem. Stwierdzając równość wysiłków ustnych czy piśmiennych — jak kto woli — należałoby przypatrzeć się, o ile zapowiedzi, tak dla lotnika jak i dla obywatela, rozumiejącego potrzebę silnego lotnictwa, przyjemne, sprawdziły się, to jest zostały wprowadzone w czyn.

Że młodzież polska i wojskowa tak oficerowie jak i podoficerowie „są ludźmi zdolnymi do czynu i do poświęcenia dla idei" i że „młodzież ochotnie stanęła w szeregi lotnicze" wiemy wszyscy doskonale, ale drugostronnie prawie nic nie było zrobionem, by tych polskich lotników w zapale i chęci do latania utrzymać. Zagwarantowany powyższym rozkazem dodatek lotniczy w „wysokości płacy podstawowej i ryczałtu na umundurowanie stopnia porucznika", kurczył się coraz bardziej, — już nie z powodu dewaluacji — bo skończył się do wyrównania z poborami sierżanta. Czy to zasadniczo wpływa dodatnio na frekwencję szkół lotniczych? Myślę, że nie. Przyznać trzeba, że jak dotąd nie wpłynęło ujemnie, bo lotnictwo samo przez się ma niesłychany urok dla młodzieży i wierzę, że choćby warunki bardzo się pogorszyły, szkoły lotnicze byłyby zawsze pełne i będą pełne, jest to jednak tylko zasługą młodzieży. Czy jest jednak wolno tak traktować rozwój lotnictwa?

Z prawdziwą przyjemnością słyszeliśmy w ostatnich czasach, że władze lotnicze i w szczególności obecny szef lotnictwa p. gen. Zagórski zajął się powyższą sprawą i że nareszcie o uposażeniu lotnika zaczyna się mówić.

System wynagrodzenia, ten który stosuje się obecnie jest jednym, a może i jedynym, najlepszym jaki w Polsce można zastosować. Polega on na z góry określonym dodatku miesięcznym z warunkiem by każdy lotnik odbył co pół roku specjalnie określone ćwiczenia czyli warunki. Prócz tego zastosowuje się osobne wynagrodzenie za oblatywanie płatowca, który wychodzi z remontu płatne od sztuki oraz instruktorzy pobierają osobne opłaty za każdy lot z uczniem. Wynagrodzenie zasadniczo od szarży nie zależy i dodatek lotniczy jest równym dla generała-lotnika i szeregowca-lotnika.

W ostatnich jednak czasach zaczęły się snuć w związku z planowaną podwyżką dodatku inne plany, które uważać za szczęśliwe nie mogę.

Słyszałem między innymi o projekcie, który w stosunkach polskich jest prawie niemożliwym, mianowicie o zastosowaniu wynagrodzenia za godziny lotu. Każdy kto sobie zdaje sprawę z stosunków na lotnisku wie o tem dobrze, że przeciętny pilot zawsze chce latać, ale nie zawsze jest płatowiec do dyspozycji. Pozatem podobne płacenie może wywołać konieczność wydania zakazu częstszego latania jak 1 raz co drugi dzień. Łatwo zdarzyć się może, że chętny zarobku lotnik będzie latał i dwa razy dziennie, a taki wysiłek ani już nie jest treningiem dla pilota, który prędko się wyczerpie a i dla płatowca czy płatowców też wątpliwej wartości. Ile to będzie „kraks"!

Jest jeszcze jeden nowy projekt, w zasadzie wojskowo idealny, ale czy stosowanie regulaminu piechoty do lotnictwa jest ideałem to jest także pytanie. Wynagrodzenie podług szarży. To jest już trochę dziwaczne. Dlaczego np. pułkownik, który łamie zasadniczo — tak z przyzwyczajenia — podwozia — ma pobierać więcej jak porucznik, który nie ma ani jednego podwozia na sumieniu. Wszystkie szarże bardzo przepraszam, dotknąć ich nie chcę, ale wypadki podobne zajść mogą. Albo — dlaczego lotnik starszy szarżą, który normalnie ma więcej do pracy w kancelarji pułku czy innej jednostki ma mieć więcej od lotnika, który jest tylko lotnikiem i cały dzień siedzi na lotnisku i często lata. Różnicę w płacy daje szarża w zasadniczej pensji, ale zdaniem mojem każdy z lotników równomiernie naraża się na niebezpieczeństwo i równomierna nagroda za to mu się należy.

I należy mu się za to nie pensyjka, za którą ledwie coś kupi, — a należy mu się wynagrodzenie, które lotnikowi da możność prowadzenia odpowiedniego życia dostatniego, — boć to życie choć dostatnie, ale zawsze na włosku wisi, a dla lotnika pokój nie istnieje,

Lotnik jest zawsze na froncie!

Urzędnik-lotnikiem.

Aczkolwiek o lotnictwie miałem dotychczas takież zielone pojęcie, jak nie przymierzając pewien mój znajomy recenzent teatralny o sztuce, nocy ubiegłej około godziny pierwszej zupełnie nieoczekiwanie wsiadłem do samolotu i wyruszyłem w podróż powietrzną, jak najwytrawniejszy z pilotów.

Przy startowaniu ogarnął mię, co prawda, pewien niepokój i lęk niewyraźny, gdy jednak po kilku chwilach altimetr przekonał mię, iż jestem już na wysokości 300 metrów nad ziemią, duma rozparła mą wątłą pierś urzędniczą i, mając zupełną pewność, iż nie mogę być usłyszany w tej chwili przez moją „władzę", głośno wykrzyknąłem:

— To ci dopiero podwyżka! Nie jakieś głupie 40 punktów mnożnej, a całe 300 metrów!...

Ledwie przebrzmiał ten okrzyk, a już arcymądry przyrząd, altimetrem zwany, oznajmił mi, iż wzniosłem się ponad 1000 metrów.

Dech mi zaparło z radości, jako że w tak krótkim czasie tak wysoko „awansowałem".

Ja — mizerny urzędniczyna, zginający dotychczas czołobitnie swój kark przed byle zatabaczonym radcą, nie mówiąc już o naczelniku, czy też jakim jeszcze wyższym dygnitarzu, na którego nawet spojrzeć nie śmiałem, bojąc się w jego wzroku wyczytać zabójczo-koszmarny dla mnie i dla kolegów moich wyraz „redukcja", spozierałem teraz z góry (ba, w tej chwili z wysokości 2000 metrów!) na całe miasto i wszystkich jego mieszkańców, wśród których przecież był sam prezes ministrów.

Dla całokształtu satysfakcji pozwoliłem sobie nawet na ostentacyjne splunięcie...

Moralnie czułem się znakomicie: bujając w przestworzu nie odczuwałem możliwości żadnego karkołomnego wypadku, natomiast odnosiłem wrażenie, że bujam się podczas urlopu wypoczynkowego w hamaku, którego jeden koniec umocowano na księżycu, drugi zaś uwiązano do dyszla „wozu".

Silnik pracował z taką werwą, jak daktylografka w chwili odebrania zawiadomienia o udzieleniu jej zaliczki w wysokości 2-miesięcznych poborów, spłacanej w dwunastu ratach.

Ciepły, prawie wiosenny wiatr muskał moją twarz tak pieszczotliwie, jak obietnica rychłej stabilizacji, niebo roziskrzone gwiazdami przypominało mi pierś kamerdynera pewnego ministra spraw zagranicznych, udekorowaną mnóstwem orderów i medali.

Mój Boże! jakże odpowiednia była to chwila do najwznioślejszych marzeń i nadzwyczaj trafnych spostrzeżeń.

Dopiero tu w przestworzu przekonałem się, jak mało brakuje człowiekowi do szczęścia, o ile posiądzie prawdziwą wolność obywatelską i namacalnie przekona się o swej samowystarczalności!

Ze zgryźliwą ironją uprzytomniłem sobie paskarskie groszoróbstwo mych współobywateli — tam na ziemi ojczystej — napychających w żarłocznej ekstazie wory swe i kasy ogniotrwałe złotem, a przynajmniej mnóstwem „złotych" i nie troszczących się wcale o to, aby stworzyć godną mocarstwowego stanowiska Polski flotę powietrzną, któraby uszczęśliwiła ich wszystkich tak, jak sam czułem się w tej chwili szczęśliwym, opancerzając jednocześnie kraj cały przed napadem wroga, zabezpieczając własne ich mienie przed grabieżą najezdców.

Zaślepieni sobkostwem, ryjami swymi obwąchują pleśniejącą w ich skarbcach prywatnych walutę, jak registrator — butwiejące akta bakcylotwórcze, zamiast w podniosłem uniesieniu patryjotycznem sypnąć hojnie groszem, tworząc olbrzymią fundację na powietrzną flotę polską.

Rozmyślania moje przerwane zostały ogłuszającem trajkotaniem mnóstwa silników...

Spojrzałem przed siebie i ujrzałem całą chmurę samolotów, ozdobionych (raczej — oszpeconych) znakiem pięcioramiennej gwiazdy czerwonej — kilka tysięcy śmiercionośnych ptaków bolszewickich krążyło nad Polską.

Słysząc także szum poza memi plecami, obejrzałem się wstecz i z przerażeniem dostrzegłem, iż kilkanaście tysięcy latawców, oznaczonych godłem krzyżackiem, otacza mię półkolem i skierowuje na mnie lufy dział szybkostrzelnych.

I wobec tej nawały latawców wrażych samolot mój, ozdobiony znakiem amarantowo-białym, był sam jeden, jak okruszyna w przestworzu...

Czyż mogłem myśleć o stawieniu czoła takiej przewadze wroga?

Szarpnąłem stery, skierowując samolot ku ziemi.

Nade mną rozległ się chichot złośliwy i obelżywe wyzwiska szwabsko-bolszewickie, skierowane pod adresem patryjotyzmu polskiego.

W chwilę później koła mojej maszyny lekko uderzyły o ziemię i — jak to zwykle się dzieje — zbudziłem się w mojem własnem ubogiem łożu z kroplami zimnego potu na czole.

A więc ja — mizerny urzędniczyna — byłem lotnikiem polskim tylko we śnie. Lecz sen ten był skądinąd zupełnie zgodny z rzeczywistością i pragnę, aby się przyśnił wszystkim obywatelom Polski, a może wówczas pozbędą się swego obłędu groszoróbstwa jałowego i nie będą odkładali tworzenia potężnej polskiej floty powietrznej ad acta.

Szerszeń.







Zginęli śmiercią lotnika pod Warszawą
dnia 8 listopada 1924 na płatowcu A. 300

Cześć ich pamięci!

Śp.
por.-pilot Poteć Jan
Członek Związku Lotników Polskich

Śp.
sierż. mech. Mucha Wirgiljusz

KRONIKA

AMERYKA.

Pożar na lotnisku. Na lotnisku Cheyenne, które jest jednem z lotnisk nocnej poczty lotniczej, wybuchł pożar od reflektora przy którym nastąpiło krótkie spięcie. Pastwą płomieni padł hangar i 7 płatowców w nim się znajdujących.

ANGLJA.

Lot do Indyj. 25 listopada lądował w Warszawie angielski pilot Alan J. Kopham, znany ze swych długich przelotów. Jako pasażer towarzyszył mu wice-marszałek Sir Sefton Brancker szef angielskiego lotnictwa cywilnego. Celem lotu, który odbywa się na płatowcu D. H. 50 (Siddeley Puma) jest zbadanie warunków lotu z Anglji do Indji oraz konferencja z władzami indyjskiemi w sprawie budowy wielkiego portu lotniczego dla sterowców. Droga którą wybrano posiada długość około 14 000 mil i prowadzi przez Paryż, Berlin, Warszawę, Bukareszt, Konstantynopol, Angorę, Aleppo, Bagdad, wzdłuż zatoki Perskiej do Karaszi, i wreszcie Kalkuta.

Wypadek lotniczy. W ostatnich dniach listopada wodnopłatowiec angielski startujacy z Portlaudu zaczepił przy odlocie skrzydłem o maszt barki stojącej w porcie. Pilot major Bone i czterech wojskowych obserwatorów i mechaników zostali z płatowcem wciągnięci pod wodę. Szybka pomoc uratowała wszystkich.

Skrzydło płatowca w morzu. Około 15 listopada znaleziono koło wybrzeża Anglji w hrabstwie Northumberland skrzydło płatowca znaczone numerem „F. S. 12 389“ i datą 12 i 26 lipca. Z stanu w jakim znajdują się okucia stwierdzono, że skrzydło długo w wodzie nie leżało.

ARGENTYNA.

Naokoło świata. Major Zanni, który jak „Lotnik“ doniósł, wyleciał we wrześniu z Amsterdamu w podróż naokoło świata znajduje się obecnie w Tokjo, gdzie oczekuje na korzystną pogodę celem przelotu nad północną częścią oceanu Spokojnego do Alaski.

CZECHO-SŁOWACJA.

Rekord lotu płatowcem bez motoru. Na ostatnim konkursie Czecho-słowackim ustanowiono wspaniały, jak na młode państwo lotnicze, rekord lotu bezsilnikowego. Major Skala utrzymał się w powietrzu w przeciągu 2 godz. 21 min. 51 sek. (Dla informacji podajemy inne rekordy: światowy (Francja) 9 godzin 4 minuty, niemiecki 9 godzin 42 minuty. Major Skala jest uczniem por. Thoret'a, który ustanowił światowy rekord. Do osiągnięcia tego czasu użył major Skala ślizgowca Devoitine. W czasie konkursu w którym brało udział kilkanaście płatowców konstrukcji czeskiej otrzymano bardzo ładne wyniki. Zdarzyły się dwa wypadki, jednak bez żadnych poważnych następstw.

FRANCJA.

Nowy francuski rekord szybkości. W ostatnich dniach listopada został pobity rekord szybkości we Francji, który dotąd należał do Sadi-Lecointe (płatowiec Nieuport-Delage — 375,132 m. na godz.). Nowy rekord ustanowiony został przez pilota Bonnet'a na płatowcu „Ferbois“, który osięgnął szybkość 389 km. i 890 m. na godz. Jednopłatowiec Ferbois posiada silnik Hispano-Suiza 450 KM. i śmigło metalowe Levasseur (licencja Read'a).

Konkurs szybowców i płatowców z słabym silnikiem. L'Association Francaise Aèrienne uzyskało pozwolenie na urządzenie wielkiego konkursu szybowców w przyszym roku. Konkurs ten III z kolei odbędzie się w Vauville. W ustaleniu nagród bierze udział społeczeństwo i rząd, który zapowiedział znaczniejszą sumę do dyspozycji L'A. F. A.

HOLANDJA.

Lot Amsterdam — Batavia. Jak „Lotnik“ doniósł wylecieli z Amsterdamu piloci holenderscy celem dokonania przelotu do Batavji na Jawie. Dolatując 3 października do Philipopolis przy lądowaniu przymusowem, spowodowanem pęknięciem chłodnicy złamali podwozie. Wysłani mechanicy naprawili uszkodzenia 1 listopada i 2 listopada wystartowali piloci przez Konstantynopol do Bagdadu i Busziry i według ostatniej wiadomości osiągnęli już Bender-Abbas.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że lot ten został ukończonym szczęśliwie. Trzech „Latających Holen-

drów", M. van der Hoop, van Weerden Poelman i M. van der Broeke, wylądowali szczęśliwie w Batawji 24 listopada. W czasie tego lotu przelatywali 18 listopada nad Singapore i 21 nad wyspą Sumatrą. Prezes Towarzystwa Lotniczego Wschodnich Indji Holenderskich wypłacił im nagrodę w sumie 15.000 guldenów (około 32.000 zł), a gubernator udekorował dzielnych lotników krzyżami Królowej Holandji. Lotnicy przelecieli przestrzeń 15.000 mil w 27 dniach, wyłączając 28-dniowe zatrzymanie w Philipopolis.

NIEMCY.

500 km. powietrzem z silnikiem motocyklowym. W ostatnich dniach pilot Boetsch przeleciał przestrzeń z Darmsztadu do Berlina (500 km.) w 3 i $^1/_2$ godz. osiągając przeciętną szybkość 140 km./godz. Płatowiec do tego celu użyty jest jednopłatem z silnikiem Blackburne 2-cylindrowym. Podwozie przypomina bardzo kształtem podwozie płatowca angielskiego A. N. E. C.

POLSKA.

Tragiczny wypadek. Dnia 8. 10. br. zginęli śmiercią tragiczną por. pilot Poteć Jan i mechanik Mucha Wirgiljusz, przyczyna wypadku dotychczas nie jest pewna — jak jednak słyszeliśmy, powodem było zbyt słabe okucie łączące skrzydło z kadłubem, a w następstwie oberwanie się skrzydła podczas lotu. Dokładne dane będziemy mogli umieścić w naszem piśmie po zdaniu relacji przez Komisję, specjalnie do tego powołaną.

Por. pilot Poteć Jan, urodzony w Olechowie dnia 26 maja 1892 r., po ukończeniu gimnazjum w Dębicy oraz 4 semestrów politechniki w Wiedniu, jako poborowy wstąpił do armji austrjackiej w roku 1914. Do niewoli francuskiej dostał się w roku 1918 i tam jako Polak wstąpił do armji generała Hallera; tam też po pewnym czasie ukończył Szkołę Pilotów i powrócił do kraju z tąż armją. Tu przez cały czas pełnił służbę, jako pilot w pierwszym pułku lotniczym.

Sierżant Mucha Wirgiljusz, ur. dn. 27 lutego 1899 w Okulicach pow. Bochnia, wstąpił do W. P. dnia 12 grudnia 1918 r., przez cały czas pełnił służbę jako mechanik płatowcowy.

I tak dzień 8. 11. br. stał się kresem ich owocnej i pełnej trudu, doczesnej wędrówki.

Cześć ich pamięci!

Wyładowanie wodnopłatowców w Pucku. Dnia 19 listopada przybył do Pucka pierwszy transport zamówionych we Francji wodnopłatowców, a mianowicie dwa wodnopłatowce typu Lioré et Olivier — trzysiedzeniowe aparaty wywiadowcze i po części niszczycielskie z dwoma motorami Hispano-Sûiza à 150 KM.

Oba wodnopłatowce zostały już wyładowane i zdeponowane w hangarze warsztatów, gdzie w najbliższych dniach przystąpi się, po dokonanem przyjęciu przez komisję odbiorczą, do ich montowania.

Wyładowanie tych kolosów napotykało na ogromne trudności, ze względu na brak odpowiednich środków wyładowczych, jak ramp, żórawi i t. p. i środków przewozowych. Pod wprawnem jednakowoż kierownictwem dowódcy lotnictwa morskiego, pana pułkownika Leonkowa — wyładowanie, dokonane w zupełnie prymitywny sposób, poszło jak z płatka.

Wypada zaznaczyć, że lotnisko morskie, leżące wprawdzie nad bocznicą kolejową Puck-port, pozbawione jest wszelkich udogodnień wyładowczych, budowę pojedyńczej rampy, zapotrzabowanej przed latami, odkłada się z roku na rok, a kiedy nareszcie zostanie ona uskuteczniona? Bóg raczy wiedzieć.

Założenie Polskiego Koła Lotniczego z siedzibą w Poznaniu. Absolwenci I Kursu Szkoły Lotniczej oraz założyciel i prezes Kółka Modelowego p. Bolesław Grajeta, podjęli wspaniałą myśl założenia Polskiego Koła Lotniczego, mając na celu budowę modeli pokazowych dla szkół, budowę modeli latających i szybowców a w dalszym planie szkolenie zastępów zwolenników na pilotów polskich na szybowcach, a w miarę rozwoju Towarzystwa przewidziano ewentl. zakupienie płatowców słabo-silnikowych.

Zebrana ad hoc Komisja Organizacyjna, której przewodniczył niestrudzony w dziedzinie lotnictwa p. Grajeta, opracowała statut.

W dniu 5 bm. zwołano Zebranie Organizacyjne w cukierni Warszawianka przy ul. Podgórnej, któremu przewodniczył p. Grajeta. Po zagajeniu i przed przejściem do właściwego porządku obrad i wyboru Zarządu, oddał głos obecnemu na sali przedstawicielowi L. O. P. P. gen. Sekr. Ligi p. Wasilewskiemu. Ten przemówił krótko lecz treściwie, akcentując dobitnie doniosłość znaczenia nowo tworzącej się placówki, jako najbardziej powołanej do krzewienia idei lotnictwa wśród młodzieży, zapewniając zarazem życzliwą pomoc L. O. P. P.

Następnie przystąpiono do dalszego punktu programu Zebrania t. j. do wyboru Zarządu i uchwalenia Statutu.

Do Zarządu weszli: jako prezes p. Grajeta, na wiceprezesów obrano pp. Stęszewskiego i Łukomskiego, sekr. p. Czarneckiego, skarbnikiem p. Kowalewskiego, bibliotekarzem p. Urbańskiego, jako członkowie komisji rewizyjnej gen. sekretarz L. O .P. P. p. Wasilewski i p. E. Mrozowski. Przemówił następnie prezes P. K. L. przedstawiając zgromadzonym cel Koła, przegląd prac które go czekają, niełatwych, wymagających dużo nakładu pracy, rozpoczynając od budowy modeli pokazowych, tak, by w kwietniu n. r. urządzić wystawę. Program prac, który rozwinął prezes, spotkał się z najwyższem uznaniem obecnych, a przedstawiciel L. O. P. P. stawił P. K. L. potrzebne na ten cel warsztaty do dyspozycji.

Po ożywionej dyskusji zamknął prezes Zgromadzenie o godz. 9-tej wieczorem.

Zaznaczyć należy, że znaczna ilość członków Koła składa się z kolejarzy, którzy po za swoją pracą zawodową okazują dużo inicjatywy i chęć przysłużenia się Ojczyźnie na innych polach pracy, a zwłaszcza na polu lotnictwa.

Chętnym do współpracy (z zaznaczeniem jednak, że tylko ograniczoną ilość członków na razie się przyjmuje, ze względu na brak miejsca w warsztatach dotąd nie rozbudowanych, jak to programem jest objęte) podaje się do wiadomości, że Sekretarjat P. K. L. mieści się w gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych pokój 37 (Sekr. L. O. P. P.), dokąd należy kierować wszelkie zgłoszenia na razie na drodze pisemnej, aż do ustalenia godzin urzędowych.

Nowej placówce życzy się pomyślnego rozwoju.

Szczęść Boże.

Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej doniósł nam o ukonstytuowaniu się nowego Wydziału na rok naukowy 1924/25: Kurator: JWPan prof. M. Huber; Komisja Rewizyjna: inż. E. Roland, inż. M. Złowodzki, asys. Porębski, K. Michalewski; Wydział: R. Pitera, E. Małecki, J. Nalborczyk, E. Kalinka, J. Dembiczak, T. Filip, W. Czerwiński.

SZWAJCARJA.

Wypadek lotniczy. Samolot typu C. H. 90 prowadzony przez pilota Naper z Aeroklubu Losanna nagle zapalił się, na szczęście pilot zauważył to na czas i udało mu się szczęśliwie wylądować. Samolot został tylko uszkodzony.

WŁOCHY.

Konkurs płatowców bez silnika. Liga Aerea Nazionale w połączeniu z dziennikiem sportowym w Milano zorganizowała konkursy płatowców bez silnika, które rozpoczęły się 6 bm. Konkurs dzieli się na próby: odległości, wysokości, czasu najdłuższego utrzymania się w powietrzu i dokładności lądowania. Niemcy biorą żywy udział. 25 pilotów, pomiędzy którymi są zwycięzcy z Röhn Martens i Papenmayer przyjechało wraz z płatowcami. Przy pierwszych próbach, pomimo słabego wiatru osiągnął Martens czas 4 min. 8 sek. przelatując 3 km. Papenmayer 8 min., i 4.250 m. Pisma włoskie sądzą, że lotnicy niemieccy będą próbować pobić rekord światowy.

Nowy płatowiec metalowy. Zakłady Cantieri Idrovolanti Alta Italia zbudowały nowy płatowiec metalowy, jednosiedzeniowy. S. 52. posiada silnik H. S. 42. 300 KM. powierzchnię nośną 24 m., wagę 800 kg., ciężar użyteczny 300 kg., obciążenie na 1 m. powierzchni 45.500 gr., obciążenie na 1 MK 3,5 kg., zasięg 3 godz., szybkość największą 280 km/godz., szybkość najmniejszą 95 km/godz., szybkość wznoszenia się 1000 m. 1 min. 45 sek., 5000 m. 14 min. (L'Ala d'Italia). współczynnik wytrzymałości 12.

Z kursu strzelania w Biedrusku.

Zorganizowanie stałego i systematycznie prowadzonego kursu strzelania dla pilotów i obserwatorów z samolotów w powietrzu, w przeróżnych brakach w naszem lotnictwie wojskowem z pewnością przedewszystkiem odczuwano i rozumiano. A że dotąd bardzo mało albo wogóle nic się o tem nie słyszało, musiały składać się przeciwko temu najrozmaitsze przeszkody czynników innych, z któremi dopiero z czasem uporać się było można. Po szczegółowem opracowaniu planu i podziału personelu latającego wszystkich pułków lotniczych na poszczególne grupy, wyruszyła pierwsza w dniu 25. IX. do Biedruska a w czasie od 27. do 8. X. odbyła właściwy kurs. Była to grupa złożona z pilotów samolotów jednomiejscowych czyli myśliwskich, a że do eskadr myśliwskich przydziela się zasadniczo najzdolniejszych, więc można twierdzić, że w owej grupie znajdowała się cała elita naszych skrzydlatych rycerzy. Zgodnie z programem rozpoczęto w dniu 27. ćwiczenia wstępne polegające na podchodzeniu do celu (tarczy) bez i z celowaniem. Przy tem dopiero okazało się jak trudno jest utrzymać cel w linji przez celownik z okiem, tymbardziej, że najkrótsze zbliżenie się do owego celu było dopuszczalne do 100, obniżenie zaś do 50 metrów. Pierwsze strzelanie musiało się odbywać na tę samą odległość, gdyż niestosującemu się wykładano w jednej chwili umówiony znak oznaczający rozkaz przerwania ataku i natychmiastowe lądowanie. To też wyniki były bardzi nikłe, zaledwie 1—3% od wystrzelonych naboi było w celu. Dla dokładnego zobrazowania muszę tutaj dodać, że do strzelania na jeden warunek przeznaczone było po 100 naboi a procent trafionych obliczano od ilości wystrzelonych.

Po wylądowaniu nikt nie uszedł mniej lub więcej ostrej krytyce. Ogólnie jednak przyjmowano, że mały procent strzałów celnych, należy przypisać szybkości samolotów jak również dość silnym jesiennym wiatrom, które jak by specjalnie dla nas i czas naszego pobytu tamże, wybrały sobie ową prawie bezludną, jednak bardzo uroczą miejscowość lotniska, wielkiego placu ćwiczebnego w Biedrusku. Najrozmaitszym wnioskom i uprzedzeniu, że wiatry i szybkość „Balill" są temu winne, położył kres dowódca kursu, który jako doświadczony pilot frontowy, znając doskonale taktykę strzelania, nie zwracając na poprzednio przez siebie dawane wskazówki, podlatuje jaknajbliżej do celu i jedną salwą wbija w cel około 35%. Zagadka została rozwiązaną, ale też i przestrzeganie co do podchodzenia do tarczy miało również swój cel. Mianowicie przyzwyczajenie pilota do szybkiej orjentacji i pewność oraz dokładność ocenienia odległości samolotu od celu. Przeliczenie się bowiem w takim ataku o 1 lub 2 metry mogło by mieć dla pilota jaknajgorsze skutki, kończące się przeważnie śmiercią. Wiedząc tedy, że chcąc jakie takie, w każdym jednak razie dodatnie osięgnąć wyniki, trzeba oprócz dobrego celowania starać się strzelać z jaknajkrótszej odległości, gdyż wyłożony cel-tarcza rozmiaru 3—4 m² z odległości 400 i jakich 200 metrów wysokości przedstawia się bardzo małą a zatem trudną do trafienia. Zezwolono więc na podchodzenie bliższe. Rezultaty były zadowalniające. Pierwszy, który rozpoczął strzelanie na jaknajkrótszą odległość, podchodząc przedtem dziewięć razy nie trafiając nic, wbija odrazu w tarcz 80% strzałów. Następni strzelali również bardzo dobrze i najlepszy wynik wynosił 82% strzałów w tarczy. Szkoda tylko, że termin kursu się już kończył i wszyscy ze strzelania na jaknajkrótszą odległość skorzystać nie mogli, bo niewątpliwie ogólny wynik wynosiłby nie 25% równające się wykonaniu warunku, ale przeciętnie około 50%.

Jak widzimy zmudna, trudna a tak niewdzięczna praca i poświęcenie naszych pilotów nie idą na marne i można z tego wnioskować, że potrzeba by tylko dać im do dyspozycji więcej samolotów, treningu i swobody czynów w wykonaniu swego zawodu, a wtenczas nie podziwialibyśmy tak bardzo cudzych rekordów lotniczych, wiedząc dobrze o tem, że wśród własnych pilotów gotowych do dokonania podobnych a bodaj czy i nie ciekawszych lotów, spore mamy zastępy.

Nie mogę też na tem miejscu pominąć względnie zapomnieć o naszych mechanikach i rusznikarzach, którzy w czasie trwania owego kursu dali dowód pracowitości i dokładnej znajomości swego tak bardzo odpowiedzialnego zawodu. Należało by mi tutaj niejednego tak z pilotów jak i całej obsługi wymienić imien-

nie, nie czynię jednak tego, gdyż wszyscy mieliby do tego równe prawo i zbyt obszernie musiałbym się rozpisywać a zresztą my brać lotnicza nie mamy pretensji i nie chcemy tak długo dopóki całe społeczeństwo nie okaże większego zainteresowania się nami, sami swoich nazwisk wyjawiać; nadmienię więc tylko, że o ile piloci latając starali się przedewszystkiem zadowolić własną ambicję i temsamem być jednym z najlepszych, o tyle obsługa wykonywała swe obowiązki nie z ulegania konieczności ani też rozkazu, ale z poczucia własnego sumienia i obowiązku. Najlepiej może świadczyć o tem ciągła gotowość samolotów do startu i ani jeden defekt silników, gdzieby im winę lub niedbałość można przypisać.

Wśród uczestników panowała przez cały czas zupełna harmonja i mocno żałowano, że czas tak bardzo pożyteczny minął tak szybko. Rozjeżdżając się z powrotem do pułków żywili wszyscy nadzieję, że wkrótce się znowu tak razem i na dłużej zjedziemy, a przybyłym kolegom samolotów dwumiejscowych na nowy kurs życzyli jaknajlepszego powodzenia. (Może który z nich zechce nam o tem w następnym Nr. cośkolwiek napisać). W końcu muszę jeszcze zaznaczyć troskliwość tamtejszego kasyna o podtrzymanie naszej siły fizycznej, co jednak przy naszych poborach w drugiej połowie miesiąca nader dotkliwie dałoby się odczuć, bo już po dwóch tygodniach spieszono co prędzej na pociągi do Warszawy, Poznania i Grudziądza z nadzieją otrzymania „komenderówki". Ale to są już rzeczy drobniejszej wagi i wierzymy, że w przyszłości będzie inaczej, a zatem do zobaczenia w niedługiem i lepszym czasie.

Uczestnik.

Od Redakcji.

Numer niniejszy jest pierwszym postrejkowym numerem naszego pisma. Czas strejku mimo bardzo ciężkich warunków przetrwaliśmy szczęśliwie, nie obeszło się jednak bez wielkich niedomagań, za które Szanownych Czytelników przepraszamy.

Numer następny ukaże się 20 grudnia i będzie numerem gwiazdkowym o podwójnej objętości i wspaniałych zdjęciach, oraz będzie zawierał korespondencję Redaktora pil. Ostrowskiego, który wyjeżdża na Wszechświatową Wystawę Lotniczą do Paryża.

Od Administracji.

Administracja prosi wszystkich chcących ogłosić się w gwiazdkowym numerze „Lotnika" o jaknajwcześniejsze zgłoszenia, celem zarezerwowania odpowiednich miejsc.

Wszystkich prenumeratorów, którzy zalegają z prenumeratą prosimy o uregulowanie tejże na nasze konto w P. K. O. 205 183. Równocześnie prosimy o uregulowanie prenumeraty na rok przyszły (względnie I. kwartał) do 31 grudnia br.

Ze Związku Lotników Polskich.

Hojny dar.

Popieranie lotnictwa polskiego przez p. Dyr. Zachodnio Polskiego Zjednoczenia Spirytusowego staje się wprost przysłowiowem. Obywatel ten, w ostatnich tygodniach zainicjował ofiarowanie dla Cywilnej Szkoły Pilotów organizowanej przez Związek Lotników Polskich samolot szkolny, a obecnie za jego pośrednictwem Tow. Akcyjne „Centrala Spirytusowa" zamiast składki na budowę samolotu dla wymienionej szkoły ofiarowała samochód osobowy „Renault"; jako samochód sanitarny. Zarząd Związku Lotników Polskich czuje się w obowiązku złożyć panu Dr. Nenckiemu w imieniu lotnictwa polskiego najserdeczniejsze podziękowanie i wyrazić życzenie, by tak wielki przykład nie pozostał bez echa.

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada pilot **Bolesław Ostrowski.**

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

Powieść.

(Ciąg dalszy.)

5.

Najmniej bawił się Marek, lecz mimo to czuł się zupełnie szczęśliwy. Sam bal mało go obchodził i gdyby nie Lili napewno nie wpadłoby mu do głowy przyjść tutaj. Przyszedł tylko dla niej. Tylko dla tego, żeby ani jednej chwili nie stracić bez możności patrzenia na nią, słuchania jej głosu, odczuwania jej obecności.

Tańczył niewiele. Z nią zaledwie raz i czuł, że źle tańczy. Czas wojny natworzył tyle nowych tańców, o których nie miał pojęcia. Zaledwie odważył się na odwiecznego walca, lecz okazało się, że nie zna najnowszej metody. Mimo to Lili nie zrobiła mu żadnej uwagi, choć bał się tego, sadzając ją na kanapie. Nie próbował też więcej szczęścia. Dla przyzwoitości zatańczył jeszcze z jakiemiś, poznanemi świeżo, pannienkami, poczem zasiadł pod ścianą, niemal dumny z roli opiekuna jej etoli i torebki.

Bez zazdrości patrzył na szereg tancerzy kolejno obejmujących jej kibić, ufny i pewny swego szczęścia. Wodził za nią wzrokiem gdy tańczyła, starając się nie stracić jej z oczu, gdy chwilami ginęła w natłoku par, by za chwilę wypłynąć dalej lekka, zgrabna, promieniejąca urodą i zadowoleniem. W krótkich skrzyżowaniach spojrzeń witali się porozumiewawczem mrugnięciem powiek, przelotnym uśmiechem, od którego błogi spokój rozlewał się po Markowem sercu. W przerwach, zaledwie mieli czas zamienić parę wyrazów, gdy porywał ją znów inny tancerz, unosząc w odległy koniec sali.

Roman bawił się nie gorzej od Lili, tańczył bezustannie, zawierał znajomości, uśmiechnięty i zwinny jak baletmistrz, ukazywał się niemal w trzech miej-

sach jednocześnie. Werwy i humoru miał nieprzebrane zapasy.

Marek specjalnie był mu wdzięczny za to, że zawsze jak z pod ziemi potrafił wyróść przed Lili, ilekroć swym kocim krokiem usiłował się do niej zbliżyć Zabielski.

Roman zaś poprostu, jakby dla sportu, postawił sobie za zadanie, uniemożliwienie małemu porucznikowi zabawy, a widząc przytem jego maskowaną usilnie wściekłość, tembardziej był czujny. W rezultacie Zabielski nie tańczył z nią ani razu, a gdy mu żartobliwym tonem zrobiła o to wymówkę, nie mógł pohamować irytacji.

— Jest pani dobrze strzeżona!

Skarciła go wzrokiem za ten wybryk. Na szczęście ani Marek ani Roman słów jego nie słyszeli. Zdziwiło ich tylko, gdy po kolacji zniknął z balu, nie pożegnawszy się. Pogodnego nastroju nikt już teraz nie mącił swą obecnością.

Do Marka przysiadł się Tarczewski, starszy jegomość, sąsiad ze wsi. Wypytywał o różne rzeczy, cieszył ze spotkania, winszował zwolnienia z wojska, lecz widać było, że chodzi mu o coś innego. Lawirował dość długo wśród różnorodnych tematów, aż nagle z głupia-frant zagadnął.

— Pan podobno się żeni. — Nie? — Sądziłem. Ktoś mi nawet o tem mówił. Panna Lili jest bardzo miłą osobą, może tlko nieco — wpatrzył mu się w oczy badawczo — nieco zbyt ....samodzielna. Chociaż to nawet i zaleta — dodał szybko.

Marek mimowoli ściągnął brwi. Nie podobała mu się ta uwaga, wypowiedziana zagadkowym tonem.

— Jak pan to rozumie? — zapytał, siląc się na obojętność.

Tarczewski szerokim gestem pogładził rzadkie włosy, uśmiechając się konwencjonalnie.

— Nie miałem nic na myśli. Samodzielność zasadniczo jest cechą dodatnią. Jeśli mówiłem o „zbytniej“ samodzielności mimowoli stosowałem miarę należną jej płci. Znam jednak dobrze Macieja Łunickiego, który nie mając syna, przelał jego męskie prerogatywy na córkę.

— Pan jednak uważa to za błąd, tak sądzę przynajmniej z tonu tych uwag.

Starszy jegomość uśmiechnął się ponownie.

— Nie miałem zamiaru tego twierdzić. — My ludzie starzy, często mamy teraz fałszywy sąd o rzeczach — dodał ciszej i wolniej, jakby do siebie wyłącznie kierując te słowa, dźwięczące ledwie dostrzegalną nutą ironji. A po krótkiej pauzie: Panna Lili bawi się dobrze..... Widzę także pana Romana. —

Obrzucił szybkiem spojrzeniem etolę i torebkę Lili, któremi opiekował się Marek. Zdawało się, że nie zakończył zdania, akcentując milczeniem jakiś w niem brak, jakieś próżne miejsce, które nie powinno być niezajęte.

— Pani Szumska jest cierpiąca, przyszliśmy wobec tego sami — bezwiednie, nerwowo uzupełnił Marek.

Zapadło milczenie. Tarczewski obojętnym wzrokiem lustrował tańczących, od czasu do czasu, lekkiem skinieniem głowy, zdaleka kłaniając się znajomym. Nie zdradzał ochoty do przeniesienia swego punktu obserwacyjnego w inny koniec sali.

— Przyszedłem dość późno — odezwał się po chwili — i rad jestem, że trafiłem na tak miłe towarzystwo.

Marek wysilił się na uprzejmy uśmiech. Naprawdę jednak wcale nie był zachwycony tem spotkaniem i perspektywą spędzenia reszty balu na rozmowie z sąsiadem domu. Ta zwłaszcza okoliczność psuła mu humor. Tarczewski oczywiście przy pierwszej sposobności nie omieszka podzielić się swemi wrażeniami z balu w sposób równie subtelny ze starym panem Szarskim. A ojciec nie należy do ludzi hołdujących nowym zwyczajom, zwłaszcza jeśli idzie o tak zwany konwenans. Człowiek starszej daty, dżentlemen na szlachecko-arystokratyczny ład, pełen pogody życiowej i werwy, niegasnącej z wiekiem, lecz zarazem stróż pilny pewnych zwyczajów i form, z któremi zrósł się w dziedzinie życia towarzyskiego. Marek już nie raz staczał na tem tle drobne utarczki, z których wychodził ani nie pobity, ani nie zwycięski, ale zawsze nerwowo nadszarpnięty i rozgoryczony. Pan Stanisław Szarski nie narzucał swego zdania, ale przy niem obstawał, co było dla Marka przykre i męczące, ile że nie zawsze sam był pewny słuszności.

Tarczewski tymczasem w dalszym ciągu obserwował salę, rzucając od czasu do czasu jakąś uwagę, swym nizko brzmiącym, matowym głosem i tonem światowca.

Gdy Lili wróciła na miejsce, powitał ją z serdecznością dobrego znajomego. Nie opuścił ich już do końca balu, „matkując“ całemu towarzystwu, jak sam żartobliwie nazwał swą rolę.

Wracali do domu pieszo, Lili bowiem pragnęła się przejść przed snem.

Miasto powoli zaczynało się budzić do życia. Na błękitnem tle śniegu i mgły porannej gdzieniegdzie rozbłyskiwały już rude plamy świateł elektrycznych. Przenikliwy odgłos tramwajowego dzwonka wpadał co chwila pomiędzy, oblepione jeszcze pleśnią nocnego szronu, mury kamienic, mieszając się z jazgotliwem pobrzękiwaniem janczarów końskiej uprzęży. Ruch był dość duży. Mijały się ze sobą dwa prądy — budzącego się życia i zamierającej zabawy.

Krokiem drobnym i szybkim pod ścianami sunęły szare postacie z kołnierzami wysoko podniesionemi. Ktoś od czasu do czasu biegł kilka kroków, stukając mocniej podeszwami o twardy, skrzypiący śnieg, dla rozgrzewki. Ktoś prędkim ruchem ręki, zagrzanej w kieszeni paltota, osłaniał szyję osuwającym się kołnierzem i biegł dalej, wzdrygając się od przenikliwego zimna styczniowego brzasku. Ktoś chuchał w palce zziębnięte....

Naprzeciw płynęła fala inna, powolna, leniwa, nie wrażliwa na ten mróz i pospiech. Wdechając świeże, rzeźwe powietrze, powoli wlokąc obolałe nogi szli ci, którym noc zeszła pracowicie na tańcu. Z pod rozpiętych futer i palt błyskały białością, przymięte już nieco, gorsy i krawaty; na śniegu ubitym lśniło lakierowane obuwie. Nikt się nie spieszył. Nogi odmawiały zbytecznego wysiłku, rozgrzane ruchem ciało pragnęło chłodu, zmęczone zaduchem płuca ssały czyste, niezbrudzone jeszcze pracą dnia, powietrze.

Robiło się coraz jaśniej. Urok błękitnego poranka rozpraszał się, roztapiał, wsiąkał w szarą biel dnia. Resztki czarów nocy, ukryte w fałdach sukien balowych i fraków, chowały się po domach, zostawiając na ulicy jedynie coraz bardziej rosnący pospiech ludzi, biegnących z podniesionemi kołnierzami paltotów.

Lili odważnie krocząca na początku spaceru, ledwie się już posuwała, zbliżając do domu, wsparta z dwuch stron na ramionach Romana i Marka. Bezgraniczne zmęczenie i senność ogarniała ją coraz bardziej.

Zatrzymali się przed domem.

— Teraz żegnaj Królowo — rozpoczął swym groteskowym tonem Roman. — Kto wie kiedy się znów drogi nasze skrzyżują.

— Zapewne dziś wieczorem — zaważyła sennie.

— O, niestety, nie. Jedziemy przecież z Markiem do domu. Wczoraj telegrafowałem po konie.

Ożywiła się nagle.

— Dziś wyjeżdżacie? To bardzo nieładnie z waszej strony. Myślałam, że przez te dwa dni mego pobytu dotrzymacie mi towarzystwa. A fe! Tego się nie spodziewałam.

Spojrzała z wyrzutem na Marka, który się zmieszał pod jej wzrokiem i zaczął jej niepewnie tłomaczyć obowiązek wobec rodziców. Kręciła główką, nieprzekonana o niemożliwości odłożenia tego obowiązku na dwa dni.

— Mam myśl! — zawołała wreszcie. — Niech pan Roman jedzie, skoro się tak bardzo przy tem upiera i za dwa dni wyszle konie po pana Marka — zgoda?

— Królowo, niemożliwe — protestował Roman.

— Tak, tak, ja bardzo proszę — zwróciła się do Marka tonem zalotnej prośby.

Był zakłopotany i niezdecydowany.

— Zatem o siódmej czekam na pana! — dodała stanowczo, przecinając dyskusję i zniknęła w otwartej bramie.

Obaj bracia zamienili szybkie spojrzenia. Marek spuścił oczy, Roman zaś ujmując Tarczewskiego pod rękę, spojrzał na zegarek.

— Ósma dochodzi. Mój Boże, ledwie ze trzy godziny można będzie się przespać.

Marek o pół kroku postępował za nimi, zamyślony i chmurny.

6.

Roman niespokojnie spoglądał na zegarek. — Jeszcze pięć minut pozostało do odejścia pociągu, a Marek nie nadchodził.

Przedziały zapełniały się teraz pospiesznie. W ostatniej chwili napływały coraz większe fale pasażerów. Tragarze obładowani stosami waliz, przebiegali peron, roztrącając bezceremonjalnie publiczność. Z trudem trzeba było bronić zarezerwowanego dla Marka miejsca.

Roman, jedną nogą oparty o stopień wagonu, wartował przy otwartych drzwiach coupé drugiej klasy, wychylając głowę ponad rozgorączkowany tłum podróżnych. Nadarmo wypatrywał brata, co chwila przenosząc wzrok z otwartych drzwi stacyjnej poczekalni na tarczę wieżowego zegaru. Natomiast w tłumie nagle ukazała się wielka sportowa czapka Tarczewskiego. Szedł krokiem elastycznym z maleńką walizką w dłoni, rozglądając się i zdala badając wzrokiem wnętrze przedziałów. Spostrzegłszy Romana zbliżył się z wyciągniętą ręką.

— Jedziemy więc razem. — Pan kogoś jeszcze wypatruje? A gdzie pan Marek?

— Właśnie czekam na niego i bronię jego miejsca.

Tarczewski uśmiechnął się pobłażliwie i rozejrzał po peronie.

Tragiczna sytuacja. Zdaje się, że nie znajdę miejsca.

— Niech pan siada z nami. Pomieścimy się we trzech na dwuch miejscach.

Wziął jego walizkę i rzucił na półkę obok swojej.

Nagle ruch stacyjny szybko począł się uspokajać, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Rozległo się trzaskanie drzwi wagonowych — konduktorzy zamykali przedziały. Peron raptownie opustoszał.

Roman wszedł do przedziału i przez odsunięte okno wypatrywał jeszcze brata. Pociąg ruszył powoli, punktualnie w oznaczonym terminie. Marek nie przyszedł.

— Zaspał bestja, — zaklął Roman, podnosząc szybę okienna.

— Za dwa dni niech pan wyszle konie na stację, — z ledwie dostrzegalnym ironicznem uśmiechem przypomniał Tarczewski.

Marek zaś bynajmniej nie zaspał. Nawet przeciwnie — mimo nieprzespanej nocy — oka zmrużyć nie mógł. Tysiąc sprzecznych myśli walczyło w nim, spędzając sen z oczu.

Przebiegł myślą wypadki ubiegłych dwuch dni. — Powrót, spotkanie pierwsze z Lili, teatr, kolacja, potem bal — i to wszystko. Teraz zaś trzeba wyjechać i licho wie kiedy się znów z nią zetknie. Sytuacja pozostanie niewyjaśniona w dalszym ciągu. A jednak trzeba ją wyjaśnić!

Trzeba wreszcie pomówić z nią rozsądnie. Minęły czasy pogodnego dzieciństwa, kiedy mogli nie myśleć o tem co będzie. Trzeba to wszystko sprowadzić na jakieś tory wyraźne i formalne.

A jeżeli zbędzie to żartem? — Boże, co za dziwna istota! Ileż to razy tak już było. — Ani tak, ani nie. Mamy czas na tak poważne rzeczy. To był jej stały refren. I Marek pozostawał znów w największej niepewności, lawirując pomiędzy najpiękniejszemi nadziejami i złudzeniami szczęścia, a czarną rozpaczą zwątpień.

Ileż to razy bywało tak, że gdy sobie wyobrażał, że wreszcie zdobył ją ostatecznie i na zawsze, nagle zmieniała się nie do poznania. Stawała się złą i bezwzględną, głuchą i ślepą na wszelkie jego cierpienia, na rozpacz, która go żarła, jak straszliwa choroba.

Mimo wszystko jednak tym razem postanowił ostatecznie się z nią rozmówić. — Te dwa dni pogody i serdeczności dodawały mu otuchy.

Nie był jednak pewien zwycięstwa. Tysiąc razy przypominał sobie wszelkie szczegóły rozmów, spojrzeń, uśmiechów, by na nich wybudować nieomylny horoskop i tysiąc razy walczył między nadzieją a zwątpieniem.

W dodatku zjawiła się ta nagła, nieoczekiwana przeszkoda — wyjazd. Był zły na Romana za ten pospiech. Dla czego koniecznie dziś? Co znaczą te dwa dni jeszcze? Zapewne, i on sam radby zobaczyć znów dom, którego nie widział tak dawno. Ale właśnie dla tego, że to już tak dawno, że dwa dni nie mogły ważyć wiele.

Ten brak zapału do odwiedzenia domu, za którym tak tęsknił Roman, nie był wcale dowodem, jakiejś Markowej oziębłości. Czułby się z pewnością dotknięty wielce, gdyby go ktoś o to posądził. — Tylko że w tej chwili właśnie....

Czuł, że jechać powinien, że Roman w gruncie rzeczy ma rację i dla tego tembardziej tej myśli się przeciwstawiał, buntował przeciw niej i przeciw bratu. Pospiech wydał mu się jakimś Romanowym realnym interesem — ułożył sobie poprostu, że tyle i tyle dni, w tym i w tym czasie ma poświęcić sprawom rodzinnym i z właściwą bezwzględnością przy tym planie obstaje. Przecież, gdy się zwolnił, z wojska nie pojechał na drugi dzień zaraz, tylko zajął się swojemi „spekulacjami". Wtedy nie było mu tak pilno — myślał zajadliwie.

Lili ma być przez dwa dni i przez te dwa dni należało jej dotrzymać towarzystwa we własnym interesie. Przecież i jemu wolno mieć interesy, (nie tak prozaiczne jak „polskie drzewo") do djabła! — Burzył się wewnętrznie.

Zamiast myśleć o śnie, jął chodzić po pokoju, walcząc z brakiem decyzji, bo mimo wszystko nie czuł się zdecydowanym ani na podróż, ani na pozostanie. Denerwował się tylko walką argumentów obydwóch możliwości.

Kazał sobie zrobić kąpiel. Z irytacją zrzucał frak i cały balowy rynsztunek, rozmyślając wciąż gorączkowo. Miał już nie wiele czasu na powzięcie decyzji.

Gdy siedział w wannie przyszło mu na myśl, jakie wrażenie zrobiłoby to w domu, gdyby przyjechał tylko sam Roman.

Zobaczył nagle zupełnie wyraźnie zgaszoną twarz ojca i ciężkie westchnienie wydobywające się z jego piersi. Stare, poczciwe oczy zatroskane obojętnością syna, którego tak kochał, jakby nań spojrzały z poza odległej mgły. — Zrobiło mu się nieprzyjemnie.

— Bądź co bądź nie widziałem go blizko rok — zauważył z pewną czułością.

Kąpiel działała nań uspokajająco. Myśli rozpierzchłe i zgorączkowane zaczęły się układać jakoś logiczniej.

— Trzebaby tylko napisać parę słów do Lili — myślał już na pół zdecydowany. — Niech mi da znać kiedy znów przyjedzie.

Przy herbacie ułożył sobie treść listu i podarłszy kilka arkuszy papieru wreszcie napisał. Tłomaczył, że musi jechać, choć wolałby zostać i że ją prosi, by na ręce portjera hotelowego napisała kiedy się znów wybiera do Warszawy.

Zrezygnowany, ale spokojny kazał wysłać list zaraz i zabrał się do pakowania walizy. Teraz dopiero poczuł zmęczenie i senność. Ogarniała go prawie apatja i niechęć do wszystkiego. Bylejak powrzucał do kufra części garderoby i zatrzasnął zamek. Miał jeszcze godzinę czasu, z którym nie wiedział co zrobić.

Wyciągnął jakąś książkę i zagłębił się w wygodnym fotelu. Czytanie mu jednak nie szło, oczy się kleiły, natrętne ziewanie nie dawało spokoju. Zasnął z książką w ręku.

Obudziło go stukanie.

— Wejść — krzyknął, budząc się.

Był to numerowy.

— Nie było odpowiedzi. Posłaniec wrócił.

Marek nie zrozumiał w pierwszej chwili.

— Co takiego?

— Jaśnie pan posyłał z listem.

Aha, prawda, teraz sobie dopiero przypomniał.

— Zawołać dorożkę? — pytał sługus, obrzucając wprawnem okiem walizę.

Uświadomił sobie, że ma odjeżdżać. Jak długo spał? Czy nie za późno już? Z niepokojem spojrzał na zegarek. — Nie, akurat czas.

Nie było odpowiedzi — przypomniały mu się słowa numerowego. Coprawda nie spodziewał się jej — Lili przecież śpi. Jednakże wiadomość ta niemile zadźwięczała mu w uszach. I nagle myśl o odjeździe zirytowała go.

— Zawołać dorożkę? — powtórzył numerowy, chwytając za ucho walizy.

Nagły bunt podrzucił nim, jak prąd elektryczny. Wyrwał walizę z rąk zdumionego służącego.

— Nie trzeba. Zostaję — warknął z irytacją.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Czcionkami Drukarni św. Wojciecha. w Poznaniu.